

Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie "Ontwerpregeling bijzondere spoorwegen"

dd. 15 december 2015

Openbare internetconsultatie van 15 oktober tot en met 12 november 2015

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft de ontwerpregeling houdende vaststelling van de afstand, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van het Besluit bijzondere spoorwegen, in de periode van 15 oktober tot en met 12 november 2015, voorgelegd voor openbare internetconsultatie. Hiermee wordt gewaarborgd dat de veiligheid op en langs bijzondere spoorwegen niet in het geding komt doordat er te dicht naast het spoor activiteiten worden verricht. Bijzondere spoorwegen zijn alle spoorwegen die niet zijn aangewezen als hoofd- of lokale spoorweg.

Het doel van deze consultatie was betrokkenen te informeren en consulteren over de voorgenomen ministeriële regeling bijzondere spoorwegen. Op alle onderdelen van de ontwerpregeling werd een reactie gevraagd.

Dit verslag bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie met reactie van het ministerie hoe de reacties in de regeling zijn verwerkt. Publicatie en inwerkingtreding van het eerder genoemde besluit en ministeriële regeling was per 11 december 2015.

Reacties

Er zijn in totaal 6 openbare reacties binnengekomen. De reacties zijn afkomstig van de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland, NS groep NV, Havenbedrijf Rotterdam, Zeeland Seaports, het Adviesbureau voor Spoorwegveiligheid en Prorail.

Algemeen

Het adviesbureau voor Spoorwegveiligheid is akkoord met de ontwerpregeling en heeft verder geen opmerkingen. De Vereniging Historisch Railvervoer spreekt zich om veiligheidsredenen expliciet uit tegen de regeling. De overige participanten stellen een aantal aanpassingen voor en stellen vragen ter verduidelijking.

Toelichting

Uitzichtruit

De HRN is verontrust dat voor een nieuwe regeling als standaard de maatvoering voor de stamlijnen wordt genomen, en geeft aan dat de hiervoor toepasselijke uitzichtruit bij overwegen veel te gering is voor de situatie bij de museumlijnen. Ter onderbouwing wijst HRN erop dat het uitzicht voor een weggebruiker niet alleen nodig is om een trein te kunnen zien naderen, maar ook

om te kunnen beoordelen of hij een overweg – vooral met het oog op langzame landbouwvoertuigen – veilig kan passeren voordat de trein de overweg bereikt. Verder stelt HRN voor een diversificatie toe te passen voor drie typen spoorwegen: spoorwegen waarvoor een concessie volgens de Locaalspoor- en Tramwegwet is verleend, spoorwegen waarvoor een ontheffing voor een snelheid hoger dan 40 km per uur is verleend en resterende overige spoorwegen. Het besluit legt deze knip bij de vanouds gehanteerde 30 km per uur. HRN verzoekt om een bijzondere afstanden bij sporen waarvoor een snelheid van 40 km per uur of hoger is toegestaan. Ook Zeeland Seaports vraagt om een onderscheid tussen 30 km per uur en 40 km per uur. De provincie Groningen wil voor spoorwegen waar snelheden van 100 tot 140 km per uur worden gehaald, een uitzichtruit zoals die geldt volgens artikel 36, tweede lid, van de wet, te weten van 20 bij 500 meter.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

Naar aanleiding van deze opmerking is vanuit het oogpunt van veiligheid in de onderhavige regeling een extra onderscheid aangebracht in de maten voor de uitzichtruit voor spoorweginovergangen waar met hogere snelheden kan worden gereden. De afstand is anders dan de HRN voorstelt, te weten 11 meter in plaats van 20 meter voor de denkbeeldige hoekpunten aan weerskanten van de spoorweg. De reden is dat deze afstand geldt voor hoofdspoorwegen waarvoor de regels strenger moeten zijn dan die voor bijzondere spoorwegen. Voor trajecten waar tot en met 40 km per uur mag worden gereden, is gekozen voor 220 meter voor de denkbeeldige hoekpunten aan weerskanten van de weg. Daarnaast is in onderhavige regeling een categorie toegevoegd voor snelheden boven de 40 km per uur. Hiervoor geldt dan een maat van 500 meter aan weerskanten van de weg. Deze laatste afstand komt tevens tegemoet aan het verzoek van de provincie Groningen inzake de lijn Veendam - Stadskanaal. De suggestie van HRN om te onderscheiden naar het wel of niet hebben van een concessie kan niet worden overgenomen. De concessies zijn per 1 december 2015 niet meer geldig.

Recht en gebogen spoor

NS stelt voor de begrippen "rechte baan" en "boog" toe te lichten, en vraagt zich onder meer af of er is gecontroleerd of met het absolute onderscheid tussen recht en gebogen spoor onnodig ruimtebeslag verbonden kan zijn in relatie tot het borgen van goed zicht.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

In de regeling is als uitgangspunt genomen dat de snelheid die maximaal mogelijk is in zijn algemeenheid wordt begrensd door de combinatie van infrastructuur en het materieel dat erover wordt vervoerd. Karakteristieken die bij de infrastructuur een rol spelen zijn boogstraal, verkanting en spoorstaafhoogte. NS wijst er terecht op dat met een ondergrenswaarde van de boogstraal extra ruimtebeslag kan worden voorkomen. In het besluit is echter geen enkele bepaling opgenomen voor genoemde karakteristieken infrastructuur anders dan de zorgplicht voor de beheerder. Er zijn geen waarden vastgesteld, omdat de bepaling hiervan wordt overgelaten aan de beheerder cq. de eigenaar. In de praktijk zal de ILT beoordelen of de afstanden goed zijn toegepast. Naar verwachting is het absolute onderscheid tussen recht spoor en gebogen spoor zo rechtlijnig dat het de interpretatie van de artikelen eenvoudig maakt.

Afstanden

Het Havenbedrijf Rotterdam dringt erop aan om de begrenzing van 3 meter ongeacht boogstralen van het spoor aan te houden, conform hetgeen geldt voor Hoofdspoorweginfrastructuur in haven- en industriegebieden. Ook Zeeland Seaports wijst er op dat er in de nabijheid van het spoor in de havengebieden vaak kabel- en leidingstraten liggen, waardoor de gekozen begrenzing bij een gebogen baan een ongewenste impact heeft op het werken in de nabijheid van het spoor. Hetzelfde geldt voor de binnen deze zone gelegen wegen en fietspaden.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

In artikel 20, vierde lid, van de wet is de begrenzing van hoofdspoorwegen die uitsluitend of overwegend worden gebruikt voor goederenvervoer ten behoeve van de lokale ontsluiting van haven- en industriegebieden, bepaald op een afstand van 3 meter. Hiermee wordt afgeweken van de in artikel 20, eerste lid, onder a, van de wet voorgeschreven 11 meter en wordt een afstand van 3 meter aangehouden ongeacht de boogstralen van het spoor. Gezien de grote overeenkomst in de aard van de infrastructuur van de zogenoemde stamlijnen die zijn aangelegd direct op maaiveldniveau, in de wegberm, en ingepast in een intensief bebouwde omgeving, en de bijzondere spoorwegen in de havengebieden, waarop de snelheid vaak niet boven de 10 km per uur komt vanwege de korte afstanden en vele aanwezige kruisingen, is deze suggestie overgenomen.

Samenloop

Prorail vindt het onduidelijk op welke gronden een strenger beschermingsregime voor bijzondere spoorwegen ten opzichte van hoofdspoorwegen wenselijk wordt geacht, en meer algemeen: op welke gronden een afwijkend beschermingsregime noodzakelijk wordt geacht. Prorail wijst erop dat het in de toekomst de bedoeling is om in plaats van een generieke vergunningplicht tot algemene regels te komen ten aanzien van activiteiten in de nabijheid van hoofdspoorwegen. ProRail vraagt zich af waarom dat principe niet ook ten aanzien van de bescherming van bijzondere spoorwegen kan worden gehanteerd. ProRail stelt voor om deze verschillende wetgevingstrajecten in onderlinge samenhang te bezien, in ieder geval daar waar het het beheer van hoofdspoorwegen betreft.

ProRail vraagt in haar opmerkingen aandacht voor de situatie waarin hoofdspoor en bijzonder spoor elkaar kruisen of in elkaars onmiddellijke nabijheid (samen)lopen. In die gevallen kan er zowel sprake zijn van een verplichting tot het aanvragen van een vergunning voor het verrichten van activiteiten bij het hoofdspoor als het verzoek om een ontheffing voor dezelfde werkzaamheden in het beperkingen-gebied van het bijzonder spoor.

[Reactie ministerie van Infrastructuur en Milieu](#)

Het belang van het stellen van duidelijke regels over vergunningen en ontheffingen in geval er sprake is van een samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor wordt onderkend. Daarbij staat voorop dat de uitgifte van 'dubbele vergunningen' moet worden vermeden. Hoewel voor de drie door ProRail genoemde spoorlijnen door IenM op dit punt geen specifieke problemen worden voorzien, speelt de situatie waarin hoofd- en bijzonder spoor elkaar kruisen of op elkaar aansluiten

zeker een rol bij de sporen die toegang geven tot het hoofdspoor, de zogenoemde sporaansluitingen. Om die reden acht IenM het opportuun om regels te stellen over de samenloop van hoofdspoor met bijzonder spoor.

De regels met betrekking tot samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor zullen echter niet in deze regeling worden opgenomen, maar in de momenteel in voorbereiding zijnde Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen (Roh), die ook via internetconsultatie voorgelegd zal worden. Deze regeling stelt regels voor het beperkingengebied van het hoofdspoor op grond van de nieuwe leden 5 tot en met 7 van artikel 19 van de wet op basis van de afstanden zoals vastgesteld in die wet. In de Roh zal IenM een bepaling opnemen die voorziet in heldere regels voor gevallen waarin sprake is van samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor en waarbij wordt voorkomen dat in het geval er werkzaamheden in overlappende beperkingengebieden van bijzonder spoor en hoofdspoor worden verricht, er zowel een vergunning vereist is op grond van artikel 19 van de wet als een ontheffing op basis van artikel 11, vierde lid, van het besluit dat op 1 december 2015 in werking is getreden.

Met betrekking tot de mogelijke samenloop van bijzonder spoor en hoofdspoor en de daaraan verbonden (mogelijke) vereiste ontheffing c.q. vergunning, wordt opgemerkt dat een ontheffing niet van toepassing is voor zover de handelingen worden verricht ten behoeve van de rechtmatige uitoefening van beheerstaken als bedoeld in artikel 3 van het besluit, vervoer als bedoeld in artikel 4 van het besluit, of toezicht als bedoeld in de wet. Een vergelijkbare bepaling is opgenomen in artikel 19, derde lid, van de wet. Daarin is geregeld dat een vergunning als bedoeld in artikel 19, eerste lid, van de wet niet vereist is voor het uitvoeren van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het voorgaande betekent dat in de praktijk slechts sprake zou kunnen zijn van 'dubbele vergunningen' bij samenloop van bijzonder spoor met hoofdspoor wanneer de werkzaamheden in beide beperkingengebieden worden verricht (overlap) door anderen dan de beheerder van die spoorweg.